ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***.

Cena 30 gr.

Nr. 5. **Rok wydania siódmy.** | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 lutego 1928 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 203**



W pobliżu Haku Polskiego w porcie gdańskim. Jak przed 150 laty ładuje się z wody drzewo polskie w Gdańsku.

Kiedyż nareszcie zwrócimy uwagę na nasz wodny dostęp do morza.

Z Marsylji nadchodzi ciekawa wiadomość, iż od niedawnego otwarcia tunelu wodnego Rove na kanale Marsylja—Rodan ruch statków rzecznych pomiędzy Marsylją a Lugdunem (Lyon) się potroił. Poważnych strat doznała kolej P. L. M. (Paryż—Lugdun—Morze Śródziemne), szczególnie zawdzięczając temu, że podniosła taryfę kolejową prawie jednocześnie z otwarciem nowej drogi wodnej.

Jak wiadomo kolej powyższa jest prywatną i mimo olbrzymiego ruchu nie w stanie jest obniżyć taryfy poniżej własnych kosztów eksploatacji. Ten przykład dobitnie więc wskazuje, że droga wodna nowoczesna jest zdolna do konkurencji z kolejami, i gdyby nie przewozy kolei państwowej znacznie poniżej własnych kosztów, jak to ma miejsce w Polsce i w Niemczech, ruch na drogach wodnych również u nas znaczniebу prześcignął ruch przedwojenny i odpowiednio wzmocnił naszą komunikacyjną wewnętrzną łączność z morzem.

Przykład powyższy jest tembardziej uderzający, że na Rodanie główna masa towarów przewozi się nie z biegiem rzeki, a pod prąd, z Marsylji do Lugdunu. Koszta więc tego ruchu muszą być bardzo znaczne, gdyż jak wiadomo Rodan jest rzeką nadzwyczaj bystrą, toteż na niektórych odcinkach koszta holowania pod prąd są bardzo wysokie.

Zwycięska konkurencja tego holowania z koleją dawno zaprowadzoną i znakomicie eksploatowaną wskazuje, że tylko traktowanie po macoszemu dróg wodnych wewnętrznych, wynikające z państwowej eksploatacji kolei, z punktu widzenia samego przedsiębiorstwa kolejowego najczęściej deficytowej, spacza naturalne warunki konkurencji żeglugi wewnętrznej z kolejami i uniemożliwia jej prawidłowy rozwój.

Napróżno jednak mówić o konkurencji tam, gdzie gęstość ruchu na istniejącej sieci wodnej i kolejowej oraz nawet gęstość samej naszej sieci w stosunku do istniejących potrzeb komunikacyjnych nader jest niewystarczająca.

Raczej mówić można o uzupełnianiu się przewozów wodnych i kolejowych, a w wielu wypadkach punkty przecięcia się drogi wodnej z linja kolejową stwarzają znakomite możliwości nowych połączeń, wywołania nowych przewozów i powstania ożywionych punktów przeładunkowych z kolei na drogę wodną i odwrotnie.

W zagranicznej literaturze Wisła już była nazwana Nilem polskim dla dużego znaczenia naszej rzeki głównej, płynącej w terenie nizinnym. Połączona oddawna drogami sztucznemi (kanałami) z systemem Dniepru, Niemna i Odry stanowi ona jakby kość pacierzową naszej sieci komunikacyjnej.

Niestety kość ta pacierzowa wobec braku regulacji w środkowej jej części, nieprawidłowej regulacji w dolnej części i przestarzałego charakteru połączenia z systemem Dniepru i Niemna jest jakby nawpół uschnięta bez życia, a rolę jej zastępczo spełniają wyłącznie koleje żelazne.

W obecnym stanie przy małej wodzie większa część naszej sieci wodnej przedstawia jakby ramiona zlewu meljoracyjnego (naturalnego) bez znaczenia poważniejszego dla żeglugi. Statki mogą kursować nawet będąc niewielkich wymiarów, tylko z częściowym ładunkiem. Wobec niewielkiej ilości statków i słabego ruchu mało się odczuwa katastrofalny stan dla żeglugi, który powstaje w razie zapanowania niskiej wody.

Nie miejsce tu się rozwodzić o obrazie zniszczenia, jakie powstaje przy wysokiej wodzie na brzegach zdziczałej Wisły w jej części środkowej.

Nim jeszcze jednak przystąpimy do nieodzownej regulacji głównego pnia sieci wodnej — Wisły środkowej, musimy zmobilizować wszystkie siły i środki ku wykorzystaniu naszego wodnego dostępu do morza, już w warunkach dzisiejszych, zaraz, **jeszcze w tym roku.** Budowa w kraju statków rzecznych, zakładanie warsztatów dla naprawy statków, intensywniejsze doraźne roboty w nurcie, nocne oświetlenie na całym szlaku od Warszawy do morza, umożliwiające żeglugę bez przerw nocnych, szkolenie personelu i poprawienie warunków bytu żeglarzy rzecznych, środkami społecznemi i rządowemi, i wreszcie włączenie sieci dróg wodnych do zarządu ministerstwa komunikacji, oto zagadnienia pilne, które przypomnieć wypada wobec zapowiadającego się na 18—19 lutego zjazdu żeglugowego w Warszawie.

Marynarka Wojenna.

Z powodu zatonięcia amerykańskich łodzi podwodnych S. IV i S. III.

Po wstrząsającym wypadku zatonięcia łodzi amerykańskiej S. IV po zderzeniu z torpedowcem Paulding zaginęła zatonąwszy prawdopodobnie na olbrzymiej głębokości łódź podwodna S. III w podróży na Kubę.

Wypadek z podwodną łodzią S IV miał jednak charakter wyjątkowo tragiczny, gdyż łódź zatonęła na nieznacznej głębokości i załoga jej żyła a nawet komunikowała się z nurkami przy pomocy pukania w ścianę łodzi.

Jak się okazało obecnie z dziennika okrętowego, w komorze torpedowej byli jeszcze ludzie żyjący o godzinie 18,30 20-go grudnia, czyli w 74 godziny i 53 minuty po zatopieniu łodzi.

Jednak nurkom udało się podnieść łódź na powierzchnię dopiero po 20-u dniach.

Istniały rozmaite pomysły prześwidrowania boku łodzi i wprowadzenia wewnątrz jej powietrza, jednak projekty te spełzły na niczem, gdyż na poczekaniu niepodobna stworzyć podobnego aparatu.

Wypadek więc jeszcze raz stwierdził zupełne zaniedbanie dotąd sprawy ratowania ludzi przed podniesieniem na łodziach tonących nawet na niewielkiej głębokości.

Uświadamiając sobie czem jest technicznie łódź podwodna, jak skomplikowanym i dokładnym jest ten statek nowoczesny, oraz z jakiemi kosztami budowany, dziwić się musimy, że niedopisała technika jak dotąd pod względem ratowania ludzi w razie wypadków z łodziami podwodnemi. Stwierdza się tu jak się zdaje stara „prawda", że życie ludzkie jest o wiele tańsze niż kosztują maszyny. Człowiek na łodzi podwodnej się znajdujący może być wyratowany nie wcześniej aniżeli zostanie podniesiona cała łódź!

Trzeba mieć nadzieję, że wypadek z łodzią S. IV poruszy odpowiednio opinję światowa i doprowadzi technike ratownictwa załóg łodzi zamkniętych w ich wnętrzu przynajmniej na taką wysokość, ażeby niedołężność tego ratownictwa nie stała w rażącej sprzeczności z techniczną doskonałością podwodnych łodzi-krążowników.

Wypadek na amerykańskim statku macierzystym dla aeroplanów.

Na statku macierzystym aeroplanów „Langley" stojącym na kotwicy pod Sanct Diego nastąpił wybuch, prawdopodobnie zbiornika dla ropału. Według danych wojennej marynarki amerykańskiej obeszło się dwoma zabitymi i 5-ciu rannymi. Według notowań ubocznych świadków widać było olbrzymi ogień, poczem cały statek osłonięty został gęstym dymem.

Budowa nowych krążowników we Włoszech.

W Sestri budują się trzy krażowniki mniejszego typu powojennego po 5 820 ton wyporności, czwarty zaś na stoczni w Castellamare.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



PAM w r. 1927. „Polska Agencja Morska" — PAM — w Gdyni, która rozwinęła swą działalność we współpracy z „Żegluga Polską" w roku 1927, zafrachtowała w ciągu roku ubiegłego 148 statków na 271 000 ton węgla, 80 500 ton rudy, przeszło 10 000 ton fosfatów, około 9 000 ton koksu, około 2000 ton żelastwa, przeszło 11 000 sążni sześciennych drzewa. Jednocześnie ta pierwsza polska firma maklerska wyklarowała w Gdyni 287 statków o łącznym tonażu przeszło pół miljona ton.

Od pierwszego stycznia „PAM" otworzył filję w Gdańsku.

Zadaniem „PAM" jest skoordynowanie i ujęcie w określone ramy dotąd chaotycznych polskich frachtowań.

Letnie przewozy pasażerskie „Żeglugi Polskiej". P.P. „Żegluga Polska" przystąpiła już do opracowania programu wycieczek zagranicznych swoim statkiem pasażerskim „Gdynia" i wkrótce poda go do wiadomości publiczności.

Przedsiębiorstwo zamierza w lecie b. r. wysłać s. s. „Gdynia" również i na jedną wycieczkę dłuższa do Amsterdamu, żeby uczestnicy tej wycieczki mogli być na IX Olimpjadzie w najciekawszym jej okresie oraz przyjąć udział w uroczystem zamknięciu igrzysk.

Prace przebudowy na statkach „Gdynia" i „Zagłoba" są na ukończeniu i jest przeto pewność, że na początek sezonu letniego oba te statki oraz s. s. „Gdańsk" będą zupełnie gotowe dla kursowania, pierwszy na wycieczki, ostatnie dwa — między przystaniami na wybrzeżu.

P. P. „Żegluga Polska" zamierza uruchomić statki pasażerskie na wybrzeżu poczynając od 1-go maja, zaś wycieczki zagraniczne — od 15-go maja b. r.

Rozkład jazdy statków przybrzeżnych zostanie ułożony zależnie od rozkładu kolejowego i w ten sposób stworzy na wybrzeżu dogodne warunki komunikacji między Gdynią a Helem i Jastarnią. Rozkład ten ulegnie zmianie 1-go lipca, gdy przedsiębiorstwo obejmie w posiadanie dwa zamówione na stoczni Palmers'a w Newcastle statki, gotowość których jest przewidzianą na 5-go i 15-go czerwca.

Po przybyciu tych nowych statków, projekty i rysunki których zostały opracowane odpowiednio do wymagań ruchu na wybrzeżu, przedsiębiorstwo dołoży starań, ażeby zapewnić publiczności, przebywającej na wybrzeżu, częstą i szybką komunikację na półwysep Helski oraz przynajmniej dwukrotny kurs statków do Gdańska, którego tak brakowało w roku ubiegłym.

Roboty portowe w Gdyni. Przy wejściu do basenu wewnętrznego pracuje od paru dni draga „Passepartout" w celu rozszerzenia do 60 metrów i pogłębienia do 9-ciu metrów wejścia z kanału dojazdowego awanportu do basenu. Naprzeciwko magazynu przy składzie kesonów pracuje draga „Dan", draga zaś Nr. XII pracuje w zachodnim rogu basenu. Budowa kesonów już jest wznowiona.

Holownik „Tur" przybył do Gdyni. Holownik „Tur" zbudowany na Stoczni gdańskiej dla portu gdyńskiego został przyjęty po rozległych próbach i przybył do Gdyni, gdzie będzie pomagać holownikowi „Ursus" przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu statków.

Egzamin praktyczny dla szyprów morskich. Odbył się tu 8-go b. m. pod przewodnicwem kpt. T. Steckiego, delegata Departamentu Morskiego w Warszawie egzamin praktyczny dla szyprów morskich, na prowadzenie statków. Egzamin odbywał się na holowniku „Kastor".

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta po załadowaniu w porcie Sfax ok. 3000 ton fosfatów i w porcie Bona 253 t. tytoniu i 42 t. korku z przeznaczeniem do Gdańska, zawinął do Oranu celem uzupełnienia ładunku partją trawy morskiej. — Par. Tczew po wyładowaniu 3 390 beczek i 1 439 półbeczek śledzi w Gdańsku ładuje 220 fathom drzewa i 100 t. zboża do Rotterdamu. — Par. Poznań jest w drodze z Gdańska do Rouen z pełnym ładunkiem węgla. — Par. Wilno ładuje w Sunderland węgiel z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Par.Kraków odpłynął z Gdyni z węglem do Norrköping. — Par. Katowice wyładowuje węgiel w Norrköping. Par. Toruń wyładowuje węgiel w Sztokholmie.

Ruch portu gdyńskiego w styczniu. Styczeń należy na Bałtyku do miesięcy o zmniejszonym ruchu, a jednak statystyka portu Gdyni wykazuje wzrost ruchu, co pozwala przepowiedzieć poważny wzrost ruchu w miesiącach wiosennych . Zawinęło do portu w styczniu 60 statków morskich o łącznej ładowności 48 474 ton rej. netto, w tej liczbie 58 parowców i 2 motorowce. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 6 szwedzkich 27, niemieckich 10, duńskich 5, norweskich 5, łotewskich 4, francuskich 2, fiński 1. W próżnym stanie zawinęło 55 statków, 2 przywiozły tomasówkę 2000 t.), 2 były z ryżem (561 t.), 1 z saletrą (714 t.). — Odpłynęło w styczniu z portu 61 statków morskich, w tem 59 parowców i 2 motorowce. Próżnych statków na wyjściu było 5, z węglem było 53 statki, z resztą ładunku tomasówki 1, z cementem 1, z pasażerami i drobnicą 1. Wywieziono: 101 976 t. węgla, w tem 4655,5 t. węgla statkowego, 1 000 t. cementu, 1 t. drobnicy. Odjechało do Francji 303 pasaż.

Przewozy Żeglugi Polskiej w roku 1927. Statki towarowe „Żeglugi Polskiej" z których 5 rozpoczęło swą pracę w połowie stycznia 1927 r., zaś jeden s.s. „Warta" w maju tego roku — zrobiły w ciągu 1927 roku 107 podróży i przewiozły około 310 000 ton różnych ładunków, na co się składa:

węgla w wywozie z Polski	151 000 ton,
węgla w przewozie pomiędzy portami cudzoziemskiemi	42 000 ton,
tomasówki w przywozie do Polski	15 400 ton,
tomasówki w przewozie pomiędzy portami cudzoziemskiemi	700 ton,
fosfatów w przywozie do Polski	6800 ton,
drzewa w wywozie z Polski	68 600 ton,
tytoniu w przywozie do Polski	263 ton,
złomu żelaznego w przywozie do Polski	9 000 ton,
rudy w przywozie do Polski	8 344 ton,
rudy w przewozie pomiędzy portami cudzoziemskiemi	5 400 ton,
innych towarów	400 ton.

Statek „Tczew" zaraz po Nowym Roku odpłynął do Anglji z ładunkiem stali górnośląskiej dla budowy okrętów. Jest znamiennem, że wszystkie roboty w związku z przystosowaniem tego statku do nowych warunków pracy zostały wykonane całkowicie w Gdyni. Jestto pierwsza robota tego rodzaju dokonana przez polską firmę w Gdyni.

Statki „Poznań", „Warta", „Katowice" „Wilno" i „Tczew" otrzymały upominki na Gwiazdkę od miast noszących ich imię. Miasta Toruń i Kraków o swoich chrześniakach zapomniały.



Ruch portu gdańskiego w styczniu. Ruch portowy był nieco mniejszy niż w grudniu co tłómaczy się warunkami żeglugi zimowej, rokrocznie się powtarzającemi. W porównaniu jednak do stycznia 1927 r. zanotować wypada wzrost ruchu: weszło do portu w styczniu tego roku 456 statków o łącznej ładowności 323 037 t. rej. netto. gdy w styczniu ub. roku 452 statki o łącznej

ładowności 299 805 t. r. n. Wśród statków, które zawinęły do portu w styczniu zanotowano banderę polską 20 razy, gdańską 6 razy. — Rekordowy w styczniu był wywóz węgla, którego wyeksportowano drogą morską, nie licząc węgla statkowego 362 201 ton. Szczegółowe dane podamy później.

Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. W ostatnim czasie, w związku z osłabieniem rynku frachtowego na Bałtyku daje się zauważyć zmniejszenie ruchu w Gdańsku, które zapewnie rozciągnie się na cały luty. — W ostatnim tygodniu zawinęło do portu gdańskiego 86 statków morskich, w tej liczbie 83 parowce, 2 motorowce, 1 holownik. — Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 1 gdańskich 1, duńskich 12, szwedzkich 20, niemieckich 31, angielskich 4, norweskich 5, francuskich 2, litewskich 2, holenderskich, fińskich, austrjackich, tureckich po 1. — Ze statków na wejściu 48 zawinęło w stanie próżnym, 21 przybyło z towarem, 4 z żelastwem, 3 z pasażerami i towarem, 3 z rudą żelazną, oraz po 1: z węglem, pirytem, żużlem żelaznym, kamieniem, samochodami, śledźmi solonemi, śledźmi świeżemi.

Na wyjściu było w tygodniu 77 statków, w tej liczbie 72 parowce, 2 holowniki, 1 lichtuga morska, 2 dragi. — Ze statków które odpłynęły było: z węglem 38, z towarem (drobnicą) 22, z drzewem 5, próżnych 5, z pasażerami i drobnicą 2, z fosfatem 2, z solą potasową 1, z drzewem i towarem 1, z samochodami (reszta ładunku) 1. — Przeładowano ze statków na kolej: rudy żelaznej 7 942 t., żelastwa (złomu) 8 390 t., nawozów sztucznych 9 937 t., innych towarów 5 147 t. — Wyładowano z kolei na eksport: węgla 95 469 t. drzewa 824 wag., zboża 166 wag., cukru 48 wag., innych towarów 1026 wag. Ruch osobowy był nikły na wejściu (11 pasażerów) i dość znaczny na wyjściu (489 pasaż.). Odjechało parowcem bałt. ameryk. linji Estonja do Nowego Yorku 239 pas., parowcem Niels Ebbesen do Kopenhagi (przeważnie w dalszą podróż do Ameryki) 103 pasaż., parowcami Kovno i Baltara 139 pas. do Hull i do Londynu, również w dalszą drogę.

Kronika światowa.

SZWECJA.

Subwencje dla żeglugi morskiej. Z funduszów pożyczkowych dla towarzystw żeglugi rząd przyznał półtora miljona subwencji dla towarzystw żeglugowych następujących: Nordstjernan 450 000 koron, Transpacific 300 000 koron, Amerykańsko-Meksykańska Linja 250 000 koron, Transatlantic 200 000 koron, Fern 200 000 koron, Svea 100 000 koron.

Dla nas inteersującem jest przyznanie subwencji dla towarzystwa Svea, które utrzymuje linję również w kierunku do Gdańska. Natomiast linja Olson, która również utrzymuje linję do Gdańska, nie otrzymała subwencji i założyła protest.

Po wyczerpaniu jednak kwoty powyższej, półtora miljona koron, rząd szwedzki oświadczył, iż jest nie w stanie wyznaczyć dalszych kwot, których wyasygnowanie zależeć będzie od parlamentu.

FRANCJA.

Rozszerzenie portu Dunkerki. Dunkerka otrzyma powiększony awanport o powierzchni wodnej 80 hektarów. Koszta pierwszej serji robót obliczone są na 456 000 000 franków.

RYBACTWO MORSKIE.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą ryba stał w ubiegłym tygodniu pod znakiem ożywienia, wywołanego zwiększonym popytem, jak zwykle w tym sezonie. Połowy szprotów są znów obfite na wybrzeżu, wobec czego na rynku pojawił sie tani gatunek po 0,10 guldena za funt, który pokrywał zapotrzebowania szerszych warstw ludności i wpłynął na to, że ceny na rybę nie poszły w górę. Dowozy zagraniczne były tym razem nie kolejowe przez Saśnice, lecz morskie, mianowicie parowiec „Anneliese" przywiózł z Norwegji 400 dużych i 1 000 małych skrzyń świeżych śledzi. Szwedzkie połowy jednak w ostatnim tygodniu niedopisały.

Płacono za sielawki (szproty), zwane też w Gdańsku breitlingami 10—15 fenigów, za dorsze 0,35—0.40 gld., za śledzie norweskie 0,25 gld., za śledzie szwedzkie 0,15—0,20 gld., za węgorze 3,— gld., za łososie 2,80—3,— gld., za szczupaki 1,20—1,50 gld.

Za wędzony towar płacono: za szproty 0,35—0,50 gld. (gdańskiego wędzenia są nieco droższe około 0,50 gld.), za węgorze 4,— do 4,50 gld, za flądry 1,40—2,— gld., za buklingi 6,60 do 1,20 gld.

Handel śledźmi odbywał się nadal w warunkach zbyt małej podaży towaru. Wprawdzie nadszedł z Yarmouth i Lowestoftu parowiec „Tczew" żego solenia. Są one w dobrym gatunku z znaczną partją yarmutskich mattjasów, nie znalazły się one jednak na rynku, gdyż przeważnie pokryły dostawę na poprzednie zamówienia. Parowiec „Sven" przywiózł niewielką ilość śledzi szkockich. Parowiec „Ara" i „Anneliese" przywiozły nieco większe partje śledzi norweskich i szwecKich. Wszystkie partje odnotowane są w naszem sprawozdaniu o dowozie śledzi statkami.

Regulują ceny nie dowozy faktyczne do Gdańska, lecz notowania rynku rybnego w Anglji i Norwegji, które stoją pod wpływem wiadomości o dalszych połowach.

Szkockie połowy sa obecnie bardzo niepomyślne, szwedzkie połowy zupełnie zawiodły, natomiast norweskie również nie były zanadto pomyślne.

Wyborowe śledzie szkockie były przedmiotem zwiększonego zapotrzebowania. Ostatnie notowania były najlepsze. Large Matties 100 sh za dwie półbeczki, Selected 90 sh., Medjum 80 sh. Drugie gatunki były tańsze o 5 sh. Szkockie Matfulls szły po 57 sh., Trade Mark Matties 50—55 sh., zwykłe Matfulls 50—51 sh., zwykłe Matties 40—50 sh.

Yarmutskie śledzie pierwsza Trade Mark Matfulls 54 sh., takież Matties 52 sh., zwykłe Matfulls 50 sh., takież Matties 40 sh. Półbeczki droższe są o 4 sh. na dwu półbeczkach.

Na rynku pojawiły się śledzie świeżego ku. lecz cena ich jest za wysoka, wynosząca 28 sh., wobec czego kupujący oczekują zniżenia cen przez sprzed. Śledzie wiosenne Vaarheringe 1927 roku kosztują 2—500 sztukowe 25 sh., 5—600 sztukowe 26 sh., 6—700 sztukowe 27 szylingów. Półbeczki są o 3 sh. na dwu półbeczkach droższe. Wszystkie powyższe notowania rozumieją się franco wagon lub statek w Gdańsku, w tranzycie.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

29 stycznia:
norw. par. **Ara** 557 z Malmö
516/1 i 93/2 beczek.

31 stycznia:
pol. par. **Tczew** 344 z Yarmouth
3390/1 i 1439/2 beczek.

1 lutego:
szw. par. **Sven** 191 z Göteborga
50/1 i 457/2 beczek.

2 lutego:
niem. par. **Anneliese** 419 z Haugesundu
1338/1 i 491/2 beczek.

5 lutego:
niem. par. **Elsa** 505 z Yarmouth.



Propaganda spożycia ryby w Niemczech.

Jednym z ważnych środków propagandy spożycia ryby są gospody i restauracje, sprzedające smażoną rybę według recepty angielskiej, gdzie smażona ryba jest przedmiotem handlu i spożycia w licznych specjalnych gospodach. W ostatnim roku gospody tego rodzaju w Niemczech, zakładane poniekąd za poparciem rządu i związków rybackich, oraz handlarzy rybą, odpowiednio się nie rozwinęły. W Berlinie zamknęła się większość tego rodzaju przedsiębiorstw. Jedynie w zachodnich Niemczech, a w szczególności w Frankfurcie nad Menem i okolicy, gdzie istnieje już przeszło 50 gospod tego rodzaju, przedsiębiorstwa te się utrzymały, a nawet dobrze prosperowały.

Usiłowania ku stworzeniu własnego przemysłu klippfiszu w Niemczech.

Około 20% połowów niemieckich pełnego morza wyładowuje się nie w portach niemieckich, lecz szkockich, przeważnie w Aberdeen, gdzie z ryby tej (przeważnie są to dorsze), przemysł miejscowy wyrabia przedmiot eksportu do krajów południowej Europy i Południowej Ameryki, t. zw. klippfisz, czyli dorsz silnie wysuszony i posolony.

W Niemczech dotąd fabrykacja klippfisza z suszeniem na powietrzu jak w Islandji (klipp — skała, fisz — ryba), gdzie ryba ta jest suszona na skałach, nie dały dobrych wyników, a dorsz suszony sztucznie w suszarniach ma jakość gorszą i jest w przygotowaniu kosztowniejszy. W ostatnim czasie stwierdzono, że głównym środkiem, zapewniającym otrzymanie dobrego klippfisza jest nie suszenie w pewnych klimatycznych warunkach, (klimat Islandji i Szkocji jest wilgotny), lecz natychmiastowe przygotowanie na pokładzie wyłowionych dorszy, przeznaczonych do przeróbki na klippfisza.

Takie okazy winny być natychmiast rozcięte na pokładzie i tuż solone, a wówczas otrzymuje się z nich pierwszorzędny klippfisz.

Stosując tę metodę, rozpowszechnioną na statkach islandzkich, które łowią w pobliżu miejsc suszenia i, jakby się zdawało, nie powinny się obawiać zepsucia ryby, niemiecki przemysł rybny spodziewa się otrzymać klippfisza pierwszorzędnego, co pozwoliłoby również w większym stopniu lądować z rybą w portach niemieckich i dostarczać dorsze do fabrykacji klippfisza konkurencyjnego niemieckiego. Wiedząc jak poważne jest zainteresowanie Niemiec w handlu południowo-amerykańskim i żegludze do Południowej Ameryki, rozumiemy łatwo ich tendencje do otrzymania większej ilości własnego klippfiszu eksportowego, który zapełnić ma ładownie ich własnych statków kursujących pomiędzy Europą a Południową Ameryką.

O współpracę pomiędzy żeglugą morską a rzeczną

Rozwój komunikacji towarowej w ostatnich 10-cio leciach szedł w kierunku powiększenia odległości poszczególnych transportów – morskich, wodnych, kolejowych oraz samochodowych, tak też w kierunku coraz większej ciągłości przewozów przy zastosowaniu rozmaitych środków komunikacji, np. kolei, statku, ciężarowego samochodu i t. p.

W ten sposób powstały z jednej strony konosamenty przelotowe, np. z miejscowości lądowej Stanów Zjednoczonych do Warszawy, przy której przewozy wykonują: koleje amerykańskie, statek oceaniczny, statek europejskiej żeglugi i koleje polskie, względnie statek oceaniczny, koleje niemieckie i polskie.

Poszczególna organizacja przewożąca odpowiada za całość przewozu na ostatnim odcinku, t. zn. w zakresie swego działania.

Druga droga — to rozszerzenie się jednej organizacji na cały przewóz: przykład najwybitniejszy znamy w przedsiębiorstwie kolejowo - okrętowem Canadian Pacific, które nie tylko posiada koleje przecinające kontynent amerykański na szerokości Kanady, lecz łączy końcowe swe punkty linjami okrętowemi z Europą i Azją.

Towarzystwa kolejowe we Francji zorganizowały ostatniemi czasy bardzo skuteczny dowóz ładunków kolejowych do stacyj samochodami ciężarowemi, a i u nas rozlegają się głosy, by zaprowadzić ze strony kolei państwowych samochody ciężarowe, ażeby lepiej konkurować z czysto samochodowemi przewozami, które skutecznie zaczynają się rozwijać, odbierając ładunki kolejom.

W ten sposób i żegluga wewnętrzna dbać powinna o jaknajściślejszą łączność z przewozami innych rodzajów, dążąc do ułatwienia przeładunku, do wprowadzenia jednolitych konosamentów, do organizacji dowozu ładunków jak ze strony lądu, tak też ze strony morskiej.

Charakterystyczną bowiem cechą żeglugi wewnętrznej szczególnie u nas jest jej „nastawienie się" zasadniczo w kierunku morskim.

Mało jest krajów, gdzie żegluga wewnętrzna, jak np. w Kongo Belgijskiem, jest oddzielona od morza i w takich wypadkach albo buduje się kolej uzupełniającą (jak w Kongo), albo drogą wodną sztuczną omija się przeszkodę jak w Szwecji na rzece Gőta-Elf, stwarzając w ten sposób łączność potężnej sieci wewnętrznej dróg wodnych — z morzem.

U nas, na szczęście, podobnych przeszkód niema i już w obecnym stanie naszej sieci istnieje łączność wszystkich jej ramion z morzem, a sekcje pod względem żeglowności są tem lepsze, tem żeglowniejsze i głębsze, im więcej się zbliżamy do morza.

Idąc więc za warunkami organicznego układu naszej sieci wodnej, db musimy o jaknajwiększą łączność żeglugi rzecznej z morską, gdyż, jak widać, przyroda nie stawia nam pod tym względem dużych przeszkód.

Raczej polityczne przyczyny, jak stworzenie Wolnego Miasta, włączonego co prawda w nasze granice celne, lecz utrudniającego nam wykorzystanie ujść Wisły, uzasadnia poniekąd zaniedbanie u nas organicznej łączności żeglugi morskiej a rzecznej.

Żegluga morska w większych rozmiarach rozwinęła się u nas dopiero od roku, a w porcie gdańskim nie mieliśmy dosyć nieskrępowania, ażeby stworzyć łączność żeglugi wewnętrznej naszej z obcemi linjami okrętowemi, gdyż nie mogąc w obecnych warunkach dawać obcym korzyści, nie mogliśmy też otrzymać nic w zamian.

Obecnie jednak sytuacja o tyle się zmienia, że z jednej strony mamy już intensywnie pracującą własną żeglugę morską, z drugiej zaczynamy powoli krzątać się dokoła przeładunku rzeczno-morskiego na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa, poza granicami właściwego portu gdańskiego, a w tych warunkach i w Gdańsku inaczej się czuje nasza żegluga morska i rzeczna nie będąc skrępowana ciężkim nieraz dla nas monopolem Gdańska na łączność Polski z morzem.

Szybka rozbudowa Gdyni zapewni nam wylot dla towarów kolejowych równoległy do wylotu gdańskiego, który już dziś jest przeciążony do ostatnich granic. Nigdy jednak Gdynia nie stanie się punktem przeładun-

kowym ze statków rzecznych na morskie i odwrotnie, o czem powinniśmy zawsze pamiętać.

Koncepcja portu w Gdyni nie łączy się z planem regulacji rzek żeglownych w Polsce dla celów żeglugi.

Są liczni wyznawcy idei, również u nas, głoszący, że drogi wodne odegrały już swą rolę historyczną jako drogi towarowe i przyszłość należeć ma wyłącznie do kolei.

Ten pogląd dotyczyć może wyłącznie sztucznych dróg wodnych, zbudowanych w terenie o znacznych różnicach poziomu, oraz tam, gdzie nie przewiduje się znaczny ruch towarów masowych.

U nas regulacja dróg żeglownych ma objąć rzeki o małym spadku, szeki stanowiące kość pacierzową sieci orograficznej Polski, a odcinki głównej tej sieci łączą środkowe części państwa z morzem i zapewniają jej w przyszłości olbrzymi ruch towarowy.

Nie można właściwie mówić o konkurencji kolei z drogami wodnemi a tembardziej o zwycięskiej konkurencji, gdyż sieć wodna i kolejowa znakomicie uzupełniają się wzajemnie, a drogi wodne mają za specjalność przewozy ładunków masowych, a w szczególności tanich ładunków masowych na dość duże odległości. Pod tym względem stanowią one znakomite przejście od żeglugi morskiej ku przewozom lądowym i masy towarów przewożonych tanią drogą morską wprowadzić mogą dalej w głąb kraju przewozem znacznie tańszym aniżeli kolej, oraz odwrotnie, tanie towary do portów z kraju dowozić.

Niewątpliwie Gdynia jako port zapewniający łączność nieskrępowaną ze światem przy wszelkich warunkach, połączony podwójną magistralą kolejową z wnętrzem kraju, stanowi pierwszy punkt programu połączenia handlowego z krajami zamorskiemi, lecz jako drugi punkt programu stać winna regulacja rzek żeglownych i zapewnienie wykorzystania jej dla handlu zagranicznego.

Niezależnie od tego już dziś powinniśmy więcej dbać o łączność pomiędzy żeglugą morską a rzeczną w tej formie, w jakiej ta ostatnia obecnie istnieje.

Zwrócić warto uwagę na podobne poniekąd warunki, w jakich pracuje żegluga niemiecka rzeczna i morska na dolnym Renie i w Rotterdamie. Transporty rzeczne wysyłane z obwodu przemysłowego reńskiego, z Kolonji, Düsseldorfu i zagłębia Ruhry przeładowywane są w Rotterdamie na statki linij niemieckich, przyczem wysyłający może otrzymać konosament wprost na port zagraniczny morski, zupełnie w ten sam sposób, jak wysyłający z małego portu morskiego towary za ocean może otrzymać konosament aż do miejsca przeznaczenia, mimo że towar ulegnie w drodze przeładowaniu na statek oceaniczny w jednym z większych portów Europy.

Nie inaczej mogłaby się rzecz mieć u nas, jak tylko powstaną pierwsze nasze morskie linje regularne. Już się zarysowują bliskie możliwości stałych linij okrętowych pod polską banderą do Antwerpji, Londynu, oraz da portów morza Śródziemnego. Ładunek wysyłany w tych kierunkach, względnie nadchodzący z tych kierunków, mógłby być przeładowywany w Gdańsku, względnie na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa ze statków morskich na rzeczne i odwrotnie za jednolitym konosamentem.

Byłyby to niewątpliwie dodatkowe podstawy dla dalszego rozwoju naszej żeglugi rzecznej: jej „terminowe linje“ otrzymałyby znakomite zasilanie towarem pochodzenia zagranicznego, którego ilość i zawartość byłaby zgóry wiadomą i pozwoliłoby na lepszą eksploatację statków i prawidłowszą organizację ruchu.

Przed naszą żeglugą wewnętrzną, związaną z przewozami w kierunku Gdańska i Wisły Morskiej stają więc bardzo poważne zadania, którym oby w najnajwiększej mierze w dzisiejszych jeszcze trudnych warunkach sprostać mogła.

Sprawa ta wymaga nie tyle kapitałów ile organizacji i dążenia do dalszego udoskonalenia organizacji.

Ruch rzeczny pomiędzy Polską a portem gdańskim w roku 1927.

Statystyka szluzy w Einlage za rok ubiegły i poprzednie lata pozwala przeprowadzić szczegółowe porównania co do ruchu statków rzecznych i ładunków pomiędzy Polską a portem gdańskim w poszczególnych latach.

Statystyka 1927 r. naogół wypada niekorzystnie, zwłaszcza względem roku 1926, kiedy z biegiem rzeki przewieziono 503.702 tony ładunku, w roku zaś ostatnim zaledwie 154.747 ton. Była to jednak sytuacja wyjątkowa, zwłaszcza w drugiej połowie roku, kiedy dowożono węgla statkami rzecznemi do portu gdańskiego po 65.000 ton miesięcznie.

Ogółem przeszło przez szluzę Einlagę w stronę Gdańska w roku 1927 5.465 statków o łącznej nośności 558.687 ton.

W roku 1926-ym statków było 7.150 o łącznej nośności 961.273 tony. W roku 1912-ym było statków 5.703 o nośności 656.169 ton.

Jak widać z powyższych liczb, przeciętny tonaż statków w roku 1927 był mniejszy aniżeli w roku poprzednim oraz mniejszy niż w roku 1912.

Jeśli zważymy, że w roku 1927-ym przewieziono przez szluzę Einlage do Gdańska 154.747 ton ładunku, w roku 1926-ym 530.702 tony, a w roku 1912-ym 302.246 ton, to przyjdziemy do wniosku, że i wykorzystanie tonażu było znacznie mniejsze.

Należy mieć na względzie, że ruch przeź szluzę Einlage obejmuje nie tylko ruch pomiędzy Wisłą z dopływami a Gdańskiem, lecz również ruch w kierunku Zalewu Wiślanego, a więc Malborga i Elbląga.

Statystyka porównawcza lat wyżej wymienionych (co do ilości statków i ładunku) potwierdza narzucające się samo przypuszczenie, że ruch w kierunku z poza Wisły był intensywniejszy w ostatnim roku aniżeli poprzednio.

Tak np. z poszczególnych miejscowości Wolnego Miasta za wyjątkiem Tiegenhofu i Nytychu przybyło w roku 1927-ym 2.568 statków o nośności 91.571 ton, w roku 1927-ym 2.795 statków o nośności 79.296 ton, a w roku 1912-ym 2.285 statków o nośności 45.682 tony. Widać więc, że nie tylko tonaż ogólny, lecz i wielkość statków uległa zmianie ku lepszemu: przeciętnie statek jest obecnie znacznie większy jak również ogólna ilość przewiezionego ładunku.

Takież wyniki, chociaż mniej jaskrawe dają obwody Zalewu i dalsze Prus Wschodnich i Litwy jako miejsca pochodzenia statków przeznaczonych do Gdańska, oraz osobno notowany Królewiec, natomiast komunikacja z Elblągiem wzrosła coprawda nieco w stosunku do roku poprzedniego (1927 rok: 212 statków o nośności 17.682 tony, 1926 r. 227 statków o nośności 15.899 ton), jednak w roku 1912-ym przyszły z Elbląga 402 statki o nośności 437.076 ton. Wskazuje to na osłabienie gospodarczej łączności z Elblągiem, który się obecnie więcej orjentuje na wschód ku Królewcowi i Piławie, mając nawet aspiracje samodzielnego portu morskiego. Komunikacja z Tiegenhofem i Nytychem się zmniejsza zapewne w związku z zamknięciem kanału Wisła-Zalew, natomiast komunikacja z Grenzdorfem się znacznie ożywiła. W roku 1912-ym przyszło stamtąd zaledwie 33 statków o nośności 1.265 ton, w roku zaś 1927-ym 313 statków z 7.350 ton nośności.

Oczywiście analogiczny stosunek daje się obserwować również w odwrotnym kierunku, od portu gdańskiego, dla którego ogólne liczby podajemy niżej.

Najciekawszym dla nas jest oczywiście ruch pomiędzy portem gdańskim a obwodami leżącemi nad Wisłą i jej dopływami, które, rzecz naturalna, zajmują lwią część całego ruchu (ruch między Polską a portem gdańskim).

Zaczynając od miejscowości dalszych, w kierunku Wisły poza Warszawę ruch się nie rozwinął ani na wejściu do Gdańska, ani z powrotem. Gdy w roku 1912-ym przyszło stąd 67 statków o nośności 18.697 ton, w roku 1926-ym 2 statki o nośności 56 ton, w roku zaś 1927-ym 1 statek o nośności 520 ton. Uwaga: w powyższym ruchu nie uwzględniony jest ruch tratew, który w tym kierunku pozostaje dość znaczny. W górę rzeki do tego obwodu w roku 1912-ym przeszło 15 statków o nośności 3.006 ton, w roku 1926-ym nie było ruchu, w roku 1927-ym 3 statki o nośności 1.331 ton.

Jak widać, celowe w niepodległej Polsce ograniczenie doraźnych robót celem ulepszenia szlaku na środkowej Wiśle wyłącznie do odcinka Toruń-Warszawa i pozostawienie odcinka o wiele gorszego Warszawa - Sandomierz dla lokalnego ruchu, odbija się na żegludze przez ten odcinek. Zato z Warszawy i niżej ruch się ożywia. Mianowicie, przeszło przez szluzę Einlage statków z Warszawy w roku 1912-ym 93 o nośności 36.828 ton, w roku 1926-ym — 67 statków o nośności 8.198 ton, w roku zaś 1927-ym 213 statków o łącznej nośności 56.461 ton.

Jak widać, olbrzymi przyrost w stosunku do roku poprzedniego, kiedy cały tonaż ściągnięty był do Torunia, Bydgoszczy, Solca, Świecia i Tczewa dla ładowania węgla eksportowego. Statki przybywające z Warszawy jeszcze są mniejsze przeciętnie niż w czasach przedwojennych, lecz ogólna suma tonażu jest większa.

W ruchu ku Warszawie stosunek pozostaje zachowany, choć wszystkie liczby są większe: w roku 1912-ym przeszło tam 256 statków o nośności 89.422 tony, w roku 1926-ym — 156 statków o nośności 56.261 ton, w roku zaś 1927-ym 395 statków o nośności łącznej 123.793 tony.

Porównanie ruchu rzecznego w górę i dół rzeki, wypadające znacznie na korzyść ruchu w górę dowodzi, że na okres zimowy niemal wszystkie statki, uprawiające żeglugę Warszawa–Gdańsk, wracają do Warszawy, a więc żeglugę tę **podtrzymuje Warszawa a nie Gdańsk.** Porównanie z rokiem 1912-ym wykazuje na pomyślny rozwój tego ruchu. Jednak, gdyby nie konkurencja kolei, która na eksport wozi towary po stawkach deficytowych, ruch byłby jeszcze o wiele większy. W każdym razie liczyć się należy w najbliższych latach z dalszem znacznem ożywieniem ruchu Warszawa—Gdańsk.

Statystyka szluzy Einlage przewiduje również ruch statków dochodzących z dorzecza Narwi, Biebrzy, kanału Augustowskiego i Niemna, oraz obwodu Bugu, kanału Królewskiego, Piny, Prypeci i Dniepru. Rubryki jednak obu tych obwodów zostają niewypełnionemi, jak w roku 1927-ym tak też 1926-ym i 1912-ym. Brak ruchu tłumaczy się niekorzystnym stanem, w jakim się znajdują tu kanały jak również odcinki rzeczne. Nawet lokalna żegluga jest jeszcze na tych rzekach nierozwinięta. Co innego ruch tratew, który w kierunku Gdańska pozostawał dość znaczny jak ze strony kanału Królewskiego, tak też ze strony kanału Augustowskiego.

Z obwodu Płocka i Włocławka przybyło w roku 1927-ym 112 statków o nośności 41.942 tony, w roku 1926-ym 170 statków z 61.898 ton nośności, w roku 1912-ym 245 statków z 68.726 ton nośności.

W odwrotnym kierunku do Włocławka i Płocka w roku 1927-ym przeszło 83 statki z 27.166 ton nośności, w roku 1926-ym 14 statków z 4.963 tony nośności; a w roku 1912-ym 172 statki z 53.186 ton nośności. Na żegludze z tych obwodów, która jak widać się nie rozwinęła ponad stan przedwojenny, odbija się szczególnie jaskrawo polityka taryfowa kolei naszych, której czasy przedwojenne nie znały i w braku której Włocławek i Płock, (ten ostatni jeszcze wówczas odcięty od kolei) więcej korzystały z przewozów wodnych. W związku z dalszem ożywieniem przewozów do Warszawy i z Warszawy do Gdańska zapewne szybko wzrastać będzie również ruch na dolnym odcinku środkowej Wisły.

Ruch z kanału Bydgoskiego, Noteci i górnej Warty był znacznie mniejszy niż w roku 1926-ym, kiedy ładowano w Bydgoszczy węgiel eksportowy. Oto odnośne liczby: w roku 1827-ym przyszło z tego obwodu 226 statków z 56.553 ton nośności, w roku 1926 735 statków z 182.987 ton nośności, w roku 1912-ym 470 statków z 104.399 ton nośności. Wyszło ku temu obwodowi w roku 1927-ym 101 statek z 26.785 ton nośności, w roku 1926-ym 279 statków z 73.066 ton nośności, w roku 1912-ym 133 statki z 29.155 ton nośności.

Ruch w tym kierunku zdradza dwie ciekawe właściwości: po pierwsze wpływ przemijający strajku węglowego, poza którym gęstość ruchu dopiero się zbliża do gęstości przedwojennej, po drugie, że statki w tym kierunku kursujące zimują przeważnie w Gdańsku. Coprawda w Bydgoszczy na zimę pozostaje duży tabor berlinek i parowców, jednak właśnie te statki, które z tego obwodu uprawiają żeglugę w kierunku Gdańska, pozostają na zimę w Gdańsku w dość dużej mierze, w związku z ostatniemi transportami wodnemi cukru eksportowego przed stanięciem rzeki.

Co do obwodu „Chełmna, Grudziądza i Bydgoszczy", to ruch na nim obecnie jest najsilniejszy ze wszystkich obwodów, a jednak ustępuje on znacznie nie tylko ruchowi poprzedniego roku, lecz również 1912-go.

Przeszło w dół do portu gdańskiego z tego obwodu w roku 1927-ym 652 statki o nośności 133.160 ton, w roku 1926-ym 1263 statki o nośności 311.185 ton, a w roku 1912-ym 1.3[illegible] statków o nośności 236.639 ton.

W górę rzeki z Gdańska do tego obwodu przeszło w roku 1927-ym 626 statków o nośności 128.853 tony, w roku 1926-ym 1.720 statków o nośności 416.277 ton, w roku 1912-ym 1.562 statki z 285.432 tony nośności.

Ruch 1926-go roku, jak widać, był wyjątkowy w związku z eksportem węgla z Torunia, Solca, Świecia i Kapuściska pod Bydgoszczą, jednak gęstość przedwojenna ruchu jeszcze nie jest tu osiągnięta.

Wreszcie, obwód tczewski jako jedyny z obwodów dolnej Wisły doznaje olbrzymiego wzrostu ruchu w stosunku do czasu przedwojennego. W roku 1927-ym przeszło w dół rzeki do Gdańska z tego obwodu 112 statków z 45.233 ton nośności, w roku 1926-ym 640 statków z 211.201 ton nośności, a w roku 1912-ym tylko 33 statki z 3.648 ton nośności.

W górę przeszło 254 statki z 61.562 ton nośności, w roku 1926-ym 643 statki z 204.905 ton nośności, a w roku 1912-ym tylko 18 statków z 1.555 ton nośności. Liczby te, pomijając nadzwyczajne ożywienie w roku 1926-ym w związku z eksportem węgla przez port tczewski podczas sytuacji strajku w Anglji, wskazuje na poważne znaczenie, jakie odgrywa obecnie port tczewski w ruchu pomiędzy Tczewem a Gdańskiem, t. zn. nie w ruchu ściśle morskim, lecz rzecznym, albo najwyżej portowym. Są to przeważnie berlinki z węglem bunkrowym, oraz próżne lichtugi mor-

skie, które nieraz korzystają z przejścia przez szulzę Einlage.

Ogólnie sumując wyniki ruchu w roku 1927-ym zwrócić należy uwagę na faktyczny ruch nie tylko tonażu, lecz również ładunku w górę i w dół rzeki.

Naogół zajęcie statków ładunkiem było w roku 1927-ym nieznaczne i wynosiło średnio w górę rzeki 28% nośności statków, a dół rzeki 29% nośności.

Uważać jednak należy to za korzystniejsze, aniżeli zeszłoroczne obciążenie w dół rzeki w wysokości 55% nośności, a w górę rzeki 9,3% nośności.

W roku 1912-ym obciążenie ładunkiem w dół rzeki wynosiło 46% nośności, w górę rzeki zaś 47%.

Właściwie najkorzystniejsze jest obciążenie w dół rzeki nieco większe aniżeli w górę rzeki, lecz nie tak znaczne jak w roku 1926.

Przewaga ładunku w dół rzeki pozwala na szybszy i ekonomiczniejszy ruch taboru, a przez to i na niższe frachty rzeczne, które zwiększa zdolność konkurencyjną żeglugi wewnętrznej.

Naturalnie mowa tu o żegludze silnie rozwiniętej, przewożącej liczne ładunki, opanowującej przewóz masowych towarów, a nie o żegludze wykorzystującej nieznaczność taboru i niską wodę do podwyższenia stawek przewozowych.

Mówimy jednak tylko o pierwszej jako o żegludze z przyszłością.

Żegluga wewnętrzna.

NIEMCY.

Walka o łamane taryfy. Stworzenie samodzielnego przedsiębiorstwa kolejowego, obejmującego wszystkie koleje państwowe w Niemczech, okazały się zgubne dla żeglugi wewnętrznej, bowiem interesy gospodarki ogólnej miały odejść na drugi plan, na pierwszy zaś plan wysunęły się względy handlowe, cele wykazania rentowności, a gdy chodzi o jakieś inne interesa poza koleją, to zaspakaja się je wąską formą taryf wyjątkowych, stosowanie których również jest zgubne dla żeglugi wewnętrznej. Jak piszą niemieckie pisma fachowe, orędownik ruchu i taryf niemieckich kolei jest codziennem **„mene tekel"** dla żeglugi wewnętrznej. Wciąż pojawiają się nowe taryfy i nowe taryfy wyjątkowe, które są zabójcze w swych skutkach dla żeglugi rzecznej.

Znana niemiecka polityka powojenna taryf strefowych, zwalczana również przez koła gospodarcze, wprowadzona dla umożliwienia przewozów kolejowych na dalsze dystanse, np. węgla na Litwę, jest szczególnie zgubna dla drogi wodnej jako naturalnej współpracowniczki kolei.

Niemieckie taryfy na bliskie dystanse są wyjątkowo wysokie, na dalekie dystanse zaś bardzo niskie, cierpią na tem wszystkie przewozy, które przeważnie odbywają się na niewielkie i średnie odległości. Żegluga wewnętrzna jest jakby stworzona dla przewozów na większe dystanse, a najwyżej na średnie dystanse, gdyż punkt dowozu do miejsca przeładunkowego na drogach wodnych leży zazwyczaj niezbyt korzystnie w porównaniu z koleją, a przewóz sam jest na drogach wodnych wielokrotnie tańszy. Żegluga wewnętrzna w Niemczech nie może więc wykorzystać wysokich taryf na krótkich odległościach, stosowanych na kolejach niemieckich dla celów konkurencyjnych, natomiast na dłuższych dystansach kolej wozi poniżej swoich kosztów, niezależnie nawet od taryf wyjątkowych i tem zabija żeglugę wewnętrzną.

Drugie zło, które zabija wewnętrzną żeglugę niemiecką, to opór kolei przeciwko wprowadzeniu taryf przeładunkowych, czyli specjalnych taryf w wypadkach łamanego frachtu. Tego rodzaju taryfy, które przyrównać można do taryf wyjątkowych w kierunku portów, powinny istnieć wszędzie, gdzie istnieją normalne warunki współpracy kolei z drogami wodnemi. Warunków takich jednak niema w Niemczech, gdzie państwowe przedsiębiorstwo kolejowe dyktuje, nie oglądając się na interesy żeglugi (dopóki nie będziemy mieli ministerstwa komunikacji, obejmującego koleje i drogi wodne i u nas nie będzie inaczej) warunki nie są normalne.

Ostatnio żegluga na Odrze szczególnie narzeka na wprowadzenie nowej taryfy dla rudy, która ustanowiona została w kierunku ze Szczecina na Śląsk niemiecki w celu przeciwdziałania importowi rudy przez Gdańsk.

Jak widzimy, sprawy żeglugi wewnętrznej w Niemczech stoją nieświetnie, wobec tego, że koleje uprawiają politykę bądź egoistyczną własnego przedsiębiorstwa, bądź związaną z polityką Niemiec, w tym wypadku daleko od bezpośrednich interesów gospodarczych kraju.

Ruch portowy.

GDYNIA.

Na wejściu:

31 stycznia: szw. par. **Inga** 715 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand.).

1 lutego: duń. par. **Grönsund** 1105 t. z Aalborga próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Belgien** 1174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

2 lutego: niem. par. **Richard** 720 t. z Helsingforsu próżny (Hartwig).

3 lutego: szw. par. **Göta** 674 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Sand.).

4 lutego: szw. par. **Allegro** 1150 t Halmstadu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Allan** 542 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Ivar** 715 t. z Helsingborga próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. **Bretland** 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

6 lutego: łot. par. **Kalpaks** 1183 t. z Antwerpji z 1000 t. tomasówki (Hartwig), szw. par. **Camelia** 858 t. z Göteborga próżny (Hartwig).

7 lutego: franc. par. **Pologne** 1841 t. z Hawru z 2 pasażerami i 4 t. ładunku (Co. Gen. Transatl.), łot. par. **Gauja** 895 t. z Koldingu próżny (Polski Lloyd).

Na wyjściu:

1 lutego: norw. par. **Furulund** 678 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Wiborg** 351 t. do Kłajpedy z węglem (Pol. Ag. Morska).

2 lutego: szw. par. **Lord** 918 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska).

3 lutego: pol. par. **Toruń** 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Inga** 715 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.).

4 lutego: szw. par. **Helios** 925 t. do Halmstadu z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. **Grönsund** 1105 t. do Nantes z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Belgien** 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

6 lutego: pol. par. **Kraków** 1122 t. do Norrköpingu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Allegro** 1150 t. do Sztokholmu z węglem (Pol.-Skand.), duń. par. **Bretland** 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. żagl. z mot. **Aage** 59 t. do Karrebäksminde z węglem (Reinhold).

7 lutego: franc. par. **Pologne** 1841 t. do Hawru z 120 pasażerami i 1 t. ładunku (Co. Gen. Transatl.).

8 lutego: szw. par. **Ivar** 715 t. do Sölvesborga z węglem (Pol. Ag. Morska), łot. par. **Kalpaks** 1183 t. do Gdańska z resztą ład. tomasówki (Hartwig), szw. par. **Allan** 542 t. do Korsöru z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Göta** 674 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.).

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla z Gdańska lub Gdyni:

3 000 ton,	Sztokholm	5/—
1 500 ton,	Nynäshamn	5/3
2 000 ton,	Kalmar	5/3
1 800 ton,	Uddevalla	5/6
2 000 ton,	Soundport	5/3
1 000 ton,	Halmstad	5/3
1 200 ton,	Oxelösund	5/9
2 000 ton,	Limhamn	5/—
2 500 ton,	Helsingborg	5/9
1 800 ton,	Landskrona	5/3
2 000 ton,	Malmö	5/—
1 800 ton,	Oslo	6/—
1 200 ton,	Arendal	6/3
3 000 ton,	Kopenhaga	5/6½
1 300 ton,	Kopenhaga	6/—
2 000 ton,	Odense	5/3
1 000 ton,	Kolding	6/6
700 ton,	Skive	8/6
700 ton,	Stege	7/6
1 300 ton,	Le Treport	7/—
2 000 ton,	Bordeaux	8/—
4 000 ton,	Gandawa	5/3
4 800 ton,	Genua (Savona)	9/3
5 000 ton,	Wenecja	11/—
1 500 ton,	Kłajpeda	5/—
2 700 ton,	Ryga	5/1½
1 500 ton,	Ryga	5/3
1 500 ton,	Kotka	6/3
1 200 ton,	Helsingfors	6/3
3 000 ton,	wsch. brzeg Szwecji	5/—

Na przewóz drzewa:

1 200 ton sons. podkłady kolej. Gdańsk-Harburg, po 52 fen. od podkładu normalnego,

300 ton sosn. podkłady kolej. Gdańsk-Warnemünde, po 55 fen, od podkładu normalnego.

400 std. D. B. B.	Gdańsk/Rotterdam	hfl. 15,-	p. std.
300 „ „	„ Amsterdam	„ 16,-	„ „
200 cbm dęb. Bouls (grube deski)	„ „	„ 8,-	cbm.
400 std. Bouls (grube deski)	„ La Rochelle	„ 27/6	p. std.
600 sążni kopalniaków	„ Sunderland	„ 35/-	sąż. odm.
500 „ „	„ Cardiff	„ 35/-	„ „
200 std. D. B. B.	„ „	„ 38/-	std.
200 „ „	„ Antwerpja	„ 25/-	„
300 load dębowe okrąglaki	„ „	„ 8/6	load
150 tons Sperrplatten (dychty olsz.)	„ „	„ 9/6	ton

Zboże luzem:

300 ton	Gdańsk/Antwerpja	6/-	za 1000 kg.
200 „	„ Rotterdam	5/-	„ „ „

Parafina:

100 ton	Gdańsk/Antwerpja	hfl. 9/-	za 1000 kg.
50 „	„ Rotterdam	„ 8/-	„ „ „
30 „	„ Kłajpeda	„ 8/6	„ „ „
50 „	„ Ryga	„ 9/-	„ „ „
60 „	„ Helsingfors	„ 10/-	„ „ „
150 „	„ Londyn	„ 11/-	„ „ „
50 „	„ Malmoe s.Kr.	8.50	„ „ „
50 „	„ Landskrona	„ 8.50	„ „ „
30 „	„ Helsingborg	„ 9/-	„ „ „
50 „	„ Göteborg	„ 9.50	„ „ „
50 „	„ Oslo n.Kr.	10.--	„ „ „
60 „	„ Kopenhaga	„ 10.--	„ „ „

Cukier w workach:

200 ton	Gdańsk/Kłajpeda	8/3	za 1000 kg.
150 „	„ Lipawa	8/6	„ „ „
200 „	„ Ryga	9/-	„ „ „
100 „	„ Tallinn	9/6	„ „ „
100 „	„ Helsingfors	10/-	„ „ „
100 „	„ Wasa	11/-	„ „ „

Cement:

200 ton	Gdańsk/Kłajpeda	23	za beczkę
200 „	„ Lipawa	6/3	„ 1000 kg.
200 „	„ Ryga	6/6	„ „ „
300 „	„ Helsingfors	7/-	„ „ „
1000 „	„ Porto Allegre	18/-	„ „ „
1500 „	„ Rio de Janeiro	17/6	„ „ „
1500 „	„ Bahia Blanca	17/6	„ „ „
1500 „	„ Santos	19/-	„ „ „
2000 „	„ Władywostok	25/-	„ „ „
200 „	„ Malmö s.Kr.	6.50	„ „ „
200 „	„ Landskrona	„ 6.50	„ „ „
150 „	„ Helsingborg	„ 7.	„ „ „
250 „	„ Göteborg	„ 7.-	„ „ „
200 „	„ Sztokholm	„ 7.-	„ „ „
300 „	„ Kopenhaga d.	„ 7.50	„ „ „

Pianino na pokładzie yachtu.

Jak dotąd pianino mogło się znaleść tylko na pokładzie wielkiego yachtu, mającego już załogę z kilkunastu ludzi złożoną, a więc na yachcie będącym własnością jednostki bardzo zamożnej.

Yacht Hussar Amerykanina Edw. F. Huttona opisany w numerze 4 „Żeglarza Polskiego" z roku 1926-go ma nawet fortepian na pokładzie w słusznem zapewne założeniu, iż fortepian jest właściwym instrumentem, a pianino tylko „namiastką".

Wszak pianino właśnie powstało z oszczędności miejsca. Skoro więc stosujemy nawet w życiu codziennem pianino zamiast fortepianu, to tembardziej uzasadnionem się zdaje stosowanie specjalnie skonstruowanego małego pianina dla yachtów mniejszych, gdzie każdy cal miejsca ma doniosłe znaczenie.

Z tem większą satysfakcją dowiedzą się przyjaciele muzyki, a zwłaszcza muzycy, którzy nie chcieliby się z instrumentem rozstawać na pokładzie yachtu, że istnieją już obecnie specjalne pianina budowane do użytku na mniejszych statkach.

Wymiary tego pianina są następujące: 1,07 metra długości, 0,70 m. wysokości, wgłąb zaś pianino to zajmuje w stanie zamkniętym 39 cm., w stanie otwartym 54 cm.

Pianino posiada 5 oktaw i dla swej wielkości ma nadzwyczaj silny ton, mogąc konkurować z prawdziwem pianinem pokojowem. Cena jego jest odpowiednio znacznie niższa od ceny zwykłego pianina.

Jednocześnie rozpoczęto fabrykację harmonium składanego o 4—5 oktawach, ważącego zaledwie 15 kg., wobec czego harmonium może być stosowane na jeszcze mniejszych objektach, mianowicie na yachtach od 7 mtr. długości.

Ci z amatorów żeglugi rozrywkowej, którzy nie zadawalniają się transmisjami radjowemi, lub nawet gramofonem, powitają możność uprawiania muzyki w warunkach żeglugi morskiej na mniejszych yachtach z prawdziwą satysfakcją.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

WŁOCHY.

13 wolnych stref we Włoszech. Jak wiadomo, we Włoszech zdecydowano rozszerzyć możliwie do najdalej idących granic urządzenia wolnych stref, a właściwie założyć 13 stref nowych, gdyż tylko jedna w Trieście była przed tem należycie rozwinięta. Obecnie zwiedziła Triest komisja rządowa dla organizacji stref wolnych pod przewodnictwem admirała Mazzinghi. Celem komisji jest zbadanie urządzeń w Trieście, któreby dały się zastosować w 13-u nowych strefach wolnych.

STANY ZJEDNOCZONE.

Zastosowanie rozproszkowanego węgla. Rządowy Shipping Board w laboratorjach lądowych zbadał zastosowanie w paleniskach kotłowych węgla rozproszkowanego. W ostatnim czasie Shipping Board zaczął stosować te doświadczenia już szerzej na pokładzie parowca „Mercer". Doświadczenia laboratoryjne wykonane przez Shipping Board do spółki z marynarką wojenną i Peabody Engineering Company udowodniły, że węgiel rozproszkowany w eksploatacji jest o 15 % wydajniejszy od węgla zwykłego.

Spalanie jego przypomina spalanie mazutu, a przez to parowiec przystosowany do spalania węgla rozproszkowanego może z nieznacznemi zmianami stosować opalanie mazutem i odwrotnie.

Wobec tego, że na stacjach węglowych obecnie niema węgla rozproszkowanego w stanie gotowym do dyspozycji okrętów, wypada statkom wytwarzać ten węgiel na pokładzie.

W doświadczeniu laboratorjum zastosowano aparat do rozdrabniania składający się z bębna z ostremi wypełnionemi stalowemi kulkami. Węgiel w formie proszku jest następnie wydmuchiwany do zbiorników przy pomocy ciepłego powietrza, a następnie pod ciśnieniem doprowadzany do palenisk.

Spalanie odbywa się bez sadzy i żużli z minimum osadu i pozwala zastosować węgiel najniższego gatunku. Korzyści tego paliwa w kombinacji z zastosowaniem pary przegrzanej i pod wysokiem ciśnieniem daje maszynie parowej zwiększoną siłę konkurencyjną z motorami spalinowemi.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk i szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 lutego:
szw. par. **Tom** 1 162 do Amsterdamu,
norw par. **Furulund** 678 do Oslo,
niem. par. **Wiborg** 351 do Kłajpedy.
2 lutego:
szw. par. **Lord** 918 do Sztokholmu,
3 lutego:
pol. par. **Toruń** 1 122 do Sztokholmu,
szw. par. **Inga** 715 do Varbergu.
4 lutego:
szw. par. **Helios** 925 doHalmstadu,
duń. par. **Grönsund** 1 105 do Nantes,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi.
6 lutego:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Norrköpingu,
szw. par. **Allegro** 1 150 do Sztokholmu,
duń. par. **Bretland** 1235 do Kopenhagi,
duń. ż. z mot. **Aage** 59 do Karrebäksminde.
8 lutego:
szw. par. **Ivar** 715 do Sölvesborga,
szw. par. **Allan** 542 do Korsöru,
szw. par. Göta 674 do Landskrony.
Statki powyższe wywiozły łącznie 34 168 t. węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

30 stycznia:
szw. par. **Snöfrid** 272 do Ystadu,
łot. par.**Balva** 1345 do Rygi,
niem. p. **Continental** 305 do Aabenraa,
norw. par. **Skagatind** 697 do Oslo,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy.
31 stycznia:
duń. par. **Vendia** 627 do Kopenhagi,
gd. par. **F. G. Reinhold** 706 do Lipawy,
niem. par. **Carl Cords** 498 do Skive,
szw. par. **Theodor** 1 085 do Göteborga,
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 do Bordeaux,
szw. par. **Cecil 776** do Arendalu.
1 lutego:
niem. par. **Pregel** 196 do Holmestrandu,
hol. par. **Zuid Holland** 1 141 do Kopenhagi,
niem. par. **Helene** 1 324 do Kopenhagi,
niem. par. **Fortuna** 1 670 do Genui,
szw. par. **Elsa** 646 do Sztokholmu,
szw. par. **Hebe** 611 do Hangö,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
2 lutego:
niem. par. **Selma** 817 do Aarhus,
fr. par. **Nicolas Jean** 1 182 do Rouen,
niem. par. **Reinhardt** 541 do Kłajpedy,
szw. p. **Fredmann** 545 do Oxelösundu,
norw. par. **Bruse** 1 010 do Skien,
szw. par. **Ingarö** 1 138 do Sztokholmu,
szw. p. **Gundborg Segrell** 844 do Rouen,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi.
3 lutego:
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
szw. par. **Excelsior** 845 do Bandholmu,
pol. par. **Poznań** 1 122 do Rouen.
4 lutego:
duń. par. **Borghild** 431 do Kopenhagi,
szw. par. **Mazedonia** 932 do Malmö,
szw. par. **Gudrun** 452 do Malmö,
fsk. par. **Smut** 982 do Helsingforsu,
łot. par. **Bartava** 464 do Windawy,
szw. par. **Ribersborg** 705 do Malmö,
szw. par. **Vera** 221 do Nakskov,
szw. par. **Thure** 295 do Helsingöru,
niem. mot. **Dietrich Bohnekamp** 582 do Holbäk.
5 lutego:
niem. par. **Heinz Ferdinand** 538 do Faaborga,
niem. par. **Stettin** 797 do Rouen,
łot. par. **Laimons** 198 do Randersu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 70 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

30 stycznia:
niem. p. **Flottbeck** 1 228 do Bordeaux.
31 stycznia:
norw. par. **Bojan** 600 do Garstonu.
1 lutego:
niem. par. **Lotte Halm** 643 do Rotterdamu.
2 lutego:
niem. par. **Elsfleth** 275 do Tynedocku.
3 lutego:
duń. par. **Magnus** 789 do Bordeaux (i z tow.),
duń. par. Frankrig 778 do Tynedocku,
niem. par. **Renate** 508 do Gandawy.
4 lutego.
duń. par. **Scotland** 1 025 do Hullu,
duń. par. **Ellensborg** 729 do Prestonu,
duń. par. **Hindsholm** 876 do Liverpoolu (i z tow.),
łot. par. **Talvaldis** 252 do Lowestoftu,
niem. par. **Energie** 534 do Rotterdamu,
niem. par. **Holstein** 478 do La Rochelle.
Statki powyższe wywiozły łącznie 38 000 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

30 stycznia:
niem. par. **Eduard** 574 z Londynu,
niem. par. **Iris** 722 z Kopenhagi,
niem. par. **Gisela Schröder** 522 z Londynu,
austr. mot. **Donau** 261 z Odense.
5 lutego:
duń. ż. z mot. **Sterna** 62 z Kopenhagi.
Statki powyższe przywiozły łącznie 49 200 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

31 stycznia:
fr. par. **Louis Mercier** 1871 z Melilli,
szw. par. **Storvik** 1 812 z Melilli,
niem. par. **Indra** 756 z Setubalu,
szw. par. **Allan** 541 z Norrköpingu.
1 lutego:
szw. par. **Merkur** 800 z Oskarshamnu.
Statki powyższe przywiozły łącznie 13 300 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

30 stycznia:
duń. par. **Magnus** 789 z Kopenhagi,
ang. par. **Haarlem** 565 z Leith,
niem. pr. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
szw. par. **Egon** 291 z Hangö,
hld. par. **Iris** 720 z Amsterdamu.
31 stycznia:
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,

niem. p. **Helene Russ** 577 z Hamburga,
niem. par. **Viktor** 469 z Gdyni,
niem. par. **Ottilie** 286 z Hamburga,
norw. par. **Bomma** 461 ze Skien,
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hull (i z pas.),
ang. par. **Baltabor** 788 z Londynu i z pas.).

1 lutego:
szw. par. **Sven** 196 z Göteborga,
niem. par. **Leda** 347 z Kopenhagi,
fr. par. **Caudebec** 796 z Antwerpji.

2 lutego:
duń. pr. **Niord** 283 z Kopenhagi,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Norrkjöbingu.

3 lutego:
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.),
ang. par. **Baltrader** 1 145 z Rygi,
ang. par. **Helmond** 581 z Królewca,
duń. par. **Uffe** 1 164 z Kopenhagi.

5 lutego:
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
szw. par. **Roland** 1 518 z Göteborga,
ang. par. **Dagö** 1 054 z Hullu,
duń. par. **Farö** 277 z Aarhus.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

30 stycznia:
niem. p. **Continental** 305 do Aabenraa,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Brake** 336 do Hamburga,

31 stycznia:
duń. par. **Estonia** 3 920 do Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Helene Russ** 577 do Rygi.

1 lutego:
hld. par. **Iris** 720 do Szczecina,
niem. par. **August** 263 do Hamburga,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
ang. par. **Baltabor** 788 do Tallinnu,
niem. par. **Pylades** 383 do Królewca.

2 lutego:
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,
niem. par. **Leda** 347 do Bremy,
norw. par. **Ara** 557 do Halmstadu.

3 lutego:
duń. par. **Magnus** 789 do Bordeaux (i z drzewem),
ang. p. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Haarlem** 564 do Leith.

4 lutego:
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. par. **Sven** 191 do Kłajpedy,
ang. par. **Baltrader** 1 114 do Londynu,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo,
duń. par. **Hindsholm** 876 do Liverpoolu (i z drzewem),
niem. par. **Ellen** 260 do Hamburga,
szw. par. **Ingeborg** 191 do Norrköpingu,
niem. par. **Ottilie** 286 do Hamburga.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

7/II hld. par. ERATO (Prowe) przywiózł z Amsterdamu i wyładował w śpichrzu Baltic: pieprzu 5 t., ryżu 25 t., kawy 16,5 t., ziarn kakaowych 15,5 t., masła kakaowego 1 t., oleju lnianego 1,5 t., moreli 1,5 t., śliwek 5,5 t., herbaty 8 t. skór 160 t., drutu żelaznego 22 t., papy 2 t., smalcu 14 t., papieru 1 t., oleju kokosowego 6 t., proszku kakaowego 5,5 t., kakao 31 t., 1 byczka.

4/II niem. par. TATTI (Prowe) przywiózł z Hamburga i wyładował w śpichrzu Baltic: kakao 3 t., cytryn 6 t., pomarańcz 10,5 t., pomidorów 1,5 t., pestek morelowych 0,7 t., proszku kakaowego 2,5 t., migdałów 0,5 t., farby 17 t., oleju smarowego 3 t., ziarn kakaowych 2 t., odpadków fig 3 t., żywicy 2,5 t., skórek 6 t., kazeiny 10 t., tytoniu 6 t., łoju 18 t., wołowiny 7 t.

6/II niem. par. CARL (Prowe) przywiózł z Hamburga i wyładował w kan. portowym: pszenicy 221 t., farby 1 t., kiszek 5 t., lakieru 2 t., oleju smarowego 8 t., suszonych jabłek 0.5 t., łoju 23,5 t., pomarańcz 6 t., cytryn 3,5 t., świeżych owoców 1 t., kwasu tłuszczowego z oleju bawełnianego 21 t.

15/I niem. p. SPECHT 355 t. (Nord-Lloyd) wywiózł z Gdańska do Antwerpji: 561 t. jęczmienia luzem, 52 t. owsa luzem, 381 worków bobu, 161 worków wyki, 400 worków grochu, 333 worki nasienia koniczyny, 10 worków nasienia rzepaku, (część towarów w przeładunku do Rotterdamu).

19/I niem. par. KAETE 903 t. (Behnke i Sieg) wywiózł z Gdańska do Antwerpji: 580 worków kaszy, 1 100 worków parafiny, 35 beczek smoły min., 60 próżnych żelaznych beczek, 940 paczki dykt, 2 091 sztuk i 938 wiązek rur gazowych i kaloryferowych, 201½ m³ dębowego drzewa, 397½ std. drzewa sosnowego.

21/I gd. par. OBERPRAESIDENT DELBRUECK 620 t. (Reinhold) z Gdańska do Antwerpji: 845 t. jęczmienia luzem, 47 t. tatarki, 100 worków bobu, 25 worków nasienia koniczyny, 250 worków nasienia buraczanego, 352 paczki fornierów, 755 rur, 10 beczek ogórków, 12 282 desek, 367 desek dęb., 58 kloców dęb., 1 płótno do przesiewania.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie stycznia
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 73 263, superfosfat 2 480, parafina 204, cement 276, soda 410.

Prod. roślinne: jęczmień 3 178, pszenica 51. ow. strączkowe 135, mączka kartoflana 107, cukier sur. 9 591, rafinada 70, pasza dla bydła 240, otręby 470, melasa 380, drzewo 30 377, koniczyna 162, rzepak 20, smoła drzewna 94.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 48, bydło żywe 109, skóry 163.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 1 810, tomasówka 1 560, węgiel 2377, siarka 15, saletra chilijska 16 645, ruda żelazna 1 980, żelazo i stal 92, żelastwo (złom) 3 422.

Prod. roślinne: pszenica 104, kukurydza 680, ryż 546, lniane siemię 1 320, żywica i kalafonja 45, oleje 56, ekstrakty garbnikowe 148, bawełna 31.

Prod. zwierzęce: smalec 541, śledzie sol. 2 529, tłuszcze 97, skóry sol. 153.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21.2.	Lituania	Baltic America Line
	"	" "	13.3.	Estonia	"
13. 2.	" Londynu	" Londynu	17.2.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
14. 2.	" Hull	" Hull	17.2.	Kovno	"
20. 2.	" Londynu	" Londynu	24.2.	Tasso	"
21. 2.	" Hull	" Hull	24.2.	Kolpino	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
21. 2.	z Le Havre	do Le Havre	22. 2.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH
Żeglarza Polskiego
1927/28
ukazał się drukiem
(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —
Wysyła wydawnictwo
„Żeglarza Polskiego"
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.
Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.